FRC 3 19334

CORPS LÉGISLATIF.

CONSEIL DES ANCIENS.

20680

RAPPORT

FAIT

PAR LARMAGNAC,

Sur une résolution du 11 vendémiaire an 7, qui autorise la construction d'un pont sur la Saone, à l'est de Tournus, à la charge d'un péage.

Séance du 17 brumaire an 7.

REPRÉSENTANS DU PEUPLE,

DEPUIS un temps immémorial la commune de Tournus, département de Saone-&-Loire, & autres communes riveraines de la Saone, pressées par le desir bien senti de

THE NEWBERRY LIBRARY

donner à leurs productions respectives plus de valeur par la facilité des transports, & de rendre l'industrie des habitans plus active & plus utile, ont sollicité par tous les moyens possibles l'ancien gouvernement pour l'établissement d'un pont sur la Saone, à l'est de Tournus. L'intérêt public, les interruptions de passage, les dangers fréquens, les pertes souvent répétées d'hommes & de choses, occasionnées par les glaces & le débordement des eaux, ne purent surmonter l'obstacle qu'apportoit constamment aux réclamations incessamment reproduites le credit intéressé du ci-devant abbé de Tournus, qui comptoit les revenus du bac parmi les revenus de son abbaye. Déja, sur toute la route qui est traversée par d'autres rivières aboutissantes à la Saone, il avoit été élevé des ponts pour rendre les communications plus faciles : la commune de Tournus attendoit encore le même avantage ; elle l'obtint enfin, lorsque l'intérêt du prélat vint à disparoître.

Alors les élus du Maconois, à l'instant où le pouvoir expiroit en leurs mains, à l'époque où les premières assemblées du peuple venoient de nommer leurs administrateurs, & à la veille du jour où ceux-ci devoient se former en conseils-généraux, tranchèrent la délivrance du pont de Tournus au citoyen maire de Beaune.

Ce pont, qui devoit être construit en pierre, fut fondé tant en 1791 qu'en 1792 ; mais l'entrepreneur, inhabile, exécuta cette partie principale de l'ouvrage avec tant d'incurie, que les ingénieurs chargés de l'examen mirent en problême la question de savoir si le pilotis, fait pour porter les culées & les piles, étoit en état de soutenir la masse d'un pont en pierre.

Ce doute & la mauvaise situation des affaires de l'entrepreneur décidèrent l'administration centrale à résilier l'adjudication ; elle fut tranchée à un autre en 1793 : mais

la baisse rapide du papier-monnoie donna encore lieu à une résiliation de ce second marché.

L'administration, qui alors n'étoit pas aussi convaincue qu'elle l'est à présent de l'insuffisance des pilotis pour supporter un pont de pierre, fit continuer les travaux sous l'inspection & la surveillance d'un ingénieur, par forme de régie; mais les dépenses de la guerre, qui appeloient les fonds du trésor national à une destination plus importante, tarirent la source où il falloit puiser pour l'achèvement du pont: sa construction fut arrêtée.

Les dépenses augmentant toujours par l'empire des circonstances; la navigation de la Saone se trouvant entravée par les pilotis plantés & couverts par les eaux; plusieurs bateaux ayant échuoé & péri par la rencontre & le choc des pilots; les plaintes des négocians & marchands sur Saone s'étant élevées de toutes parts, les habitans de Tournus, les administrations locales de toute la contrée ont réclamé pour la construction du pont: la conviction où l'on a été qu'il étoit impossible d'y pourvoir aux frais de la République a inspiré d'autres moyens appropriés à l'insuffisance des pilotis. Des citoyens se sont occupés du projet d'un pont en bois, qui pourroit, sans aucun doute, reposer avec sûreté sur les fondations actuelles: des sociétés se sont formées pour faire les avances de la dépense, moyennant un péage proportionnel.

Alors le citoyen François Reux, architecte, s'est mis en avant pour remplir le vœu général des habitans du pays, a fait des plans & devis pour la construction d'un pont en bois sur les pilotis dont il s'agit. Il a présenté au Conseil des Cinq-Cents une pétition avec ses plans & devis, & le projet d'un péage pour l'indemnité des dépenses, qu'il a calculées à la somme de 249,462 f. 92 c.; il a demandé, en même temps, l'abandon du droit de bac & charière du port de Tournus jusqu'à l'achèvement

du pont, qu'il s'eſt ſoumis de faire dans trois ans, & la ceſſion de quelques matériaux & outils appartenans à la République, à laquelle ils avoient été abandonnés par l'ancien adjudicataire; enfin il a fait l'évaluation de ces outils & matériaux à la ſomme de 11,287 fr.

La commiſſion qui fut nommée au Conſeil des Cinq-Cents, quoique convaincue de l'utilité, de la néceſſité même du projet pour l'intérêt du pays qui en réclame de toutes parts l'exécution, crut ne pouvoir propoſer ſon adoption qu'après des renſeignemens propres à éclairer le Conſeil ſur les détails & ſur-tout ſur la véritable dépenſe & la valeur du péage; elle propoſa donc un meſſage au Directoire: il fut arrêté & eut pour objet, 1°. de connoître l'eſtimatif des travaux à faire, 2°. la valeur des outils & matériaux demandés, 3°. le produit approximatif du péage & celui actuel du bac exiſtant.

Le Directoire, après un renvoi du meſſage au miniſtre de l'intérieur, & l'avis donné, ſur la demande du miniſtre, par l'aſſemblée des ponts & chauſſées, répondit, par ſon meſſage du 9 prairial an 6, 1°. que l'eſtimation des ouvrages, d'après des changemens faits aux plans & devis du citoyen Reux par le bureau central des ponts & chauſſées, approuvés par le ſoumiſſionnaire, pouvoit être portée à 236,270 fr.; 2°. que les outils & matériaux demandés étoient en valeur de 16,470 fr., ce qui réduiſoit la dépenſe effective à 220,000 fr.; 3°. que le produit du droit de péage, ſuivant un nouveau tarif diminué de l'avis de l'aſſemblée des ponts & chauſſées & accepté par Reux, pourroit s'élever à environ 11,000 fr., à la déduction des frais de perception; 4°. qu'il n'étoit pas poſſible de donner le juſte produit *actuel* du bac, parce que, depuis la ſuppreſſion du droit *excluſif*, le produit du bac n'avoit pas été affermé; mais que, par les baux antérieurs, le revenu étoit porté à 2,400 fr.; à quoi réuniſſant les frais

d'exploitation & le bénéfice du fermier, la totale perception qui se faisoit pour le bac pouvoit monter à 5,500 f.; 5°. que, suivant l'avis de l'assemblée des ponts & chaussées joint aux pièces, la durée du péage ne devoit être que de cinquante ans, au lieu de soixante demandés par le pétitionnaire.

Dans un nouveau rapport, la commission proposa l'adoption du projet, amendé conformément aux changemens dont je viens de rendre compte. Mais, pour rendre la condition de ceux qui seroient assujettis au péage par le passage qu'ils prendroient sur le pont plus avantageuse, il a été fait un changement important au projet, en ordonnant que l'entreprise seroit adjugée au rabais par l'administration centrale, en prenant pour première enchère la soumission du citoyen Reux, de faire le pont moyennant la jouissance de cinquante ans; au moyen de quoi, si, contre toute apparence, la condition principale de jouir du péage pendant cinquante ans laissoit au soumissionnaire un trop grand avantage, la concurrence établie par la voie des enchères le réduiroit à sa juste valeur.

La résolution autorise donc la construction du pont, suivant les plans & devis du citoyen Reux, sur les fondations existantes.....

L'adjudicataire doit rendre les ouvrages faits après trois années, du jour de la délivrance.

Le droit du bac lui est cédé pendant ces trois ans, aux mêmes émolumens que ceux qui sont établis sur le pont après sa construction....

Si elle n'est pas achevée dans le temps fixé, les ouvrages qui resteront à faire alors seront délivrés à la folle enchère de l'adjudicataire & de ses cautions; &, en ce cas, le directeur du domaine reprendra la régie du bac pour le compte de la République....

Les matériaux dont j'ai parlé seront abandonnés à l'adjudicataire....

Le péage sera perçu sur le pont pendant cinquante ans ; &, à leur expiration, le péage cessant, la République recevra le pont *dans le meilleur état ;* la réception en sera faite par l'administration centrale, sur l'avis de l'ingénieur en chef....

L'adjudicataire fournira une caution de 100,000 fr. en immeubles ; & si un autre que le citoyen Reux obtient l'adjudication, il recevra du nouvel adjudicataire la valeur de ses plans & devis, arbitrée par l'ingénieur en chef du département.

Ces différentes dispositions de la résolution présentent les deux questions complexes qui suivent : 1°. La construction du pont est-elle utile, est-elle nécessaire, tant en raison relative de l'état actuel des choses, qu'en raison abstraite de l'établissement en soi ? 2°. la manière dont il est pourvu au prix de la construction est-elle juste, considérée sous le double rapport de l'intérêt des citoyens qui seront assujettis au péage, & de celui de la République ? Je vais les examiner.

L'utilité d'un pont sur une rivière d'une grande étendue, dans une partie qui offre un courant considérable, qui coupe une grande route, traversée elle-même de plusieurs autres par embranchement, & qui communique de Lyon & des pays méridionaux à plusieurs départemens abondant en choses de nécessité première, est sans doute démontrée par la simple exposition de la question, qui rend tout raisonnement inutile.

La preuve de la nécessité semble exiger des détails. Il y a deux sortes de nécessités : l'une, que je nomme *absolue*, & l'autre, *éventuelle* ou de *circonstance*. Il y a nécessité *absolue* de faire une chose en législation comme en admi-

nistration, toutes les fois que l'intérêt d'une contrée de quelque étendue réclame que la chose soit faite, & surtout lorsque le bien qui doit en résulter se répand sur l'économie générale du gouvernement. Il y a nécessité *éventuelle*, lorsqu'indépendamment des causes qui motivent la nécessité absolue, qui peut concourir (comme ici) avec la nécessité éventuelle, il est d'autres causes particulières à une localité ou à quelques personnes qui rendent une chose nécessaire.

Je passe à l'application.

Un pont sur la Saone, à l'est de Tournus, doit rendre plus facile le passage des vins des pays bas du Mâconnois, dont les revenus se composent en plus grande partie de cette production, dans les pays d'Outre-Saone, qui, avant la révolution, étoient connus sous la dénomination de *Bresse Chalonoise*. Ce pont doit donner les moyens de procurer, en échange de ces vins, un versement plus facile & non interrompu des blés de la *Bresse-Chalonoise*, qui en produit beaucoup au-delà de ses besoins, aux habitans des pays montueux du Maconnais d'entre la Loire & la Saone, qui très-souvent en manquent, & ne peuvent s'en procurer dans les temps où la Saone n'est pas navigable, soit à cause des glaces, soit à raison des débordemens, assez fréquens à l'approche des moissons, où les besoins sont plus pressans & plus multipliés.

Ce même pont doit apporter au commerce, en général, de l'activité & des facilités que l'établissement d'un bac refuse à ceux qui veulent faire circuler leurs marchandises dans tous les temps. Cette considération a vivement occupé tous les signataires d'une foule de pétitions qui ont été adressées au Directoire : ils y ont mis d'autant plus d'importance, qu'il n'en est aucun qui n'ait des souvenirs fâcheux des accidens qu'il a vu arriver chaque année, ou à ceux de sa commune, ou à ceux des communes voisines, tant

dans leurs personnes que leurs bestiaux, denrées ou marchandises. Ils ajoutent (& c'est une vérité que ma propre expérience confirme) que l'établissement du pont projeté rendra la prospérité à plus de quarante lieues de pays. Cette considération est bien faite pour motiver une nécessité en langage politique, puisqu'elle est une raison d'état, & une raison puissante, qui réunit le double avantage de procurer, d'une part, aux citoyens qui couvrent la surface des quarante lieues de pays dont je viens de parler un moyen prompt, sûr, & de tous les instans, pour échanger leurs productions respectives, sans plus rester exposés, dans certaines circonstances, à manquer des choses les plus indispensables à la vie; & de l'autre, d'augmenter la richesse & l'industrie des citoyens, en ravivant l'agriculture & le commerce : ce qui offre, en dernière analyse, plus de moyens de subvention pour les besoins de la République.

Le danger actuel & permanent qu'ajoute aux dangers communs l'existence des pilots plantés dans la Saone, sur toute sa traversée, de distance en distance, de l'un à l'autre bord, par la rencontre fréquente & souvent inévitable de ces pilots, qui heurtent, brisent ou renversent les bateaux & les bacs, & causent des pertes de marchandises, d'hommes & de bestiaux, n'est-il pas aussi une cause accidentelle qui nécessite la continuation du pont, qui seule peut faire cesser ces inconvéniens majeurs ?

Je ne dois pas laisser ignorer au Conseil que la construction du pont demandé est si nécessaire, & l'opinion commune de toute la contrée est si fort prononcée à cet égard, que, dans les nombreuses pétitions qui ont été adressées au Directoire, & dans tous les actes des administrations, tant spontanés, que sollicités par les ordres du gouvernement en exécution de l'arrêté préparatoire du Conseil des Cinq-Cents dont j'ai rendu compte, on trouve

l'expreſſion ſouvent répétée, *que le cri des cantons eſt général ;* qu'il eſt provoqué par *le plus extrême beſoin*, & que cette vérité a pour appui *le ſentiment & l'expérience journalière :* en un mot, toutes les adminiſtrations de la Saone, l'adminiſtration centrale, l'aſſemblée des ponts & chauſſées, le miniſtre & le Directoire ont proclamé unanimement la néceſſité de la conſtruction adoptée par la réſolution.

Je vais actuellement examiner ſi le péage propoſé eſt admiſſible ſous le rapport du fait & du droit.

En droit, il eſt légitime, puiſque la loi qui a ſupprimé les anciens péages a excepté de la ſuppreſſion ceux qui avoient pour cauſe l'établiſſement ou l'entretien, & que déja le Corps légiſlatif a autoriſé pluſieurs fois, depuis que la conſtitution de l'an 3 eſt en activité, des conſtructions ou reconſtructions de ponts, à la charge d'un péage, & même un doublement de péage pour un temps limité ſur le pont Moran de Lyon, pour indemniſer les péagers des dégradations cauſées à ce pont à une époque que nous voudrions effacer de notre mémoire.

Il l'eſt auſſi en faits, ſoit qu'on ſe fixe à l'intérêt des citoyens qui ſeront tributaires du droit, ſoit que l'on s'arrête à l'intérêt de la République.

Les citoyens qui ſeront aſſujettis au péage le réclament à grands cris : la preſtation n'eſt pas trop conſidérable, en raiſon des avantages qu'elle leur procurera ; elle n'ajoute rien à ce qui eſt actuellement perçu. Cette aſſertion eſt exacte, quoiqu'elle ſemble démentie par le rapprochement de deux données qui ſe trouvent dans le meſſage du Directoire : l'une, que le produit du bac avant l'abolition du droit excluſif ne s'élevoit qu'à 5,500 fr., & l'autre, que le produit futur du péage ſera porté à 11,000 fr. : car on lit dans les mêmes actes qui contiennent les renſeignemens donnés au Directoire par les commiſſaires chargés des vérifications & par

les administrateurs qui ont ratifié leur travail, 1°. que l'ancien produit du bac, calculé à 5,500 fr., l'avoit été à cette somme, dans la supposition que le tarif de ce temps-là n'étoit pas excédé dans la perception, & que cependant il y avoit eu excès dans la perception, sans qu'on pût l'empêcher, toutes les fois que des orages, des glaces, des inondations donnoient le prétexte vrai ou supposé d'un danger que les mariniers ne vouloient braver qu'en se faisant payer largement; que, depuis la suppression du droit exclusif, le public est plus mal servi, plus vexé qu'autrefois; que souvent le rivage est dépourvu de bac & de bateaux: que lorsqu'il y en a plusieurs, la concurrence produit un effet inverse de celui qu'elle devroit naturellement produire par la collusion des bateliers, qui exigent des taxes arbitraires, ou refusent le passage: toutes choses qui ont encore l'inconvénient de dévorer le temps des passans qui attendent sur le rivage, & de faire renchérir les denrées qu'apportent les gens de la campagne, dans les foires & marchés.

Il résulte de ces faits, puisés dans une source qui n'est pas suspecte, que le droit exigé pour le passage du bac, tant avant qu'après l'abolition du droit exclusif, a toujours été & se trouve encore plus fort en somme que celle à laquelle montera le produit du péage, qui aura l'inestimable avantage de procurer sans surcharge tous les bienfaits dont je vous ai donné une idée générale.

Quant à l'intérêt de la République, je le vois sous deux aspects: l'un, relativement à l'abandon des outils & matériaux fait à l'adjudicataire, & l'autre, à la privation du droit de bac que percevroit la République, si le pont n'étoit pas construit.

En premier lieu, les outils & matériaux cédés sont là, à l'occasion du pont & pour sa construction: la résolution qui les consacre à cette destination est donc d'une justice manifeste; elle ne dispose pas, elle confirma une disposition déja faite.

En second lieu, l'intérêt dérivant du droit de bac n'est pas un intérêt proprement dit, mais une indemnité qui a pour cause l'entretien du bac, des cordages & agrès. Un bac n'est, au surplus, établi sur une rivière qui traverse la grande route d'un pays populeux, commerçant & très-fréquenté, que comme un moyen *provisoire* de passage qui attend, qui appelle pour moyen *définitif* la construction d'un pont, dès que les finances du gouvernement, qui doit à tous un passage sûr, commode & libre, permettront d'en faire la dépense.

Cette dépense est du nombre de celles que nous avons classées dans les dépenses communes à toute la République; elle la doit donc aux habitans des deux rives de la Saone, qui sont en réclamation; & lorsqu'eux mêmes s'offrent, pour suppléer à la pénurie du trésor national, de faire la dépense, assurément il seroit absurde de leur opposer la cessation d'un produit tel que celui d'un bac, dont la suppression fait évanouir des pertes & des dangers sans cesse renaissans, &, par la substitution d'un pont, assure des avantages incalculables, qui, en améliorant le sort des citoyens du pays & de leurs correspondans, doivent rendre l'Etat plus riche & plus florissant.

Ajoutons à tout cela deux autres considérations: l'une résulte du gain de la dépense de 220,000 fr. épargnée à la nation par le péage consenti, & de l'acquisition qu'elle fera, après la révolution du temps qui sera fixé pour la jouissance de l'adjudicataire, d'un pont *dans le meilleur état*, sur lequel le passage sera alors donné à tous librement & gratuitement; l'autre, que l'existence des piles & pilots plantés en travers de la rivière embarrassant la navigation, exposant les navigateurs & les passans à des risques continuels, qui excitent les plaintes justes & universelles de toute la contrée, il faudroit, si on ne continuoit pas le pont, détruire *à grands frais* ces obstacles, pour rendre à la rivière son cours libre, & faire le sacri-

fice de plus de 60 à 80,000 fr. effectifs qui ont déja été dépensés pour les ouvrages faits jusqu'ici.

Enfin l'approbation que donnera le Conseil à la résolution sera encore infiniment avantageuse à la chose publique, en ce qu'elle encouragera les capitalistes qui ont des fonds libres à former des compagnies, soit pour des établissemens pareils, soit pour percer des canaux de navigation utiles au commerce, que le bien public sollicite, que tous les amis de la République desirent, & que l'état de ses finances ne permet pas de faire qu'après que nous aurons forcé nos ennemis à la paix, & rempli nos engagemens civils & politiques qui doivent obtenir la préférence sur les autres, suivant les règles d'une justice distributive bien ordonnée.

Je ne dois pas terminer mon rapport sans vous faire appercevoir qu'il a été suffisamment pourvu à la sûreté publique, en exigant, d'une part, de l'adjudicataire un cautionnement de 100,000 fr.; & de l'autre, en lui imposant la condition de la folle enchère, au cas où les travaux ne seroient pas achevés dans trois ans, sans espoir alors de conserver plus long-temps le péage du bac, qui rentreroit à la République jusqu'à l'achèvement du pont.

A ce propos, si quelques-uns d'entre vous, mes collègues, avoient des doutes sur la concession faite à l'adjudicataire du droit de bac pendant la construction, & de ce que ce droit a été réglé ce qu'il sera après l'établissement du pont, je crois appaiser ces doutes en vous observant que ce consentement a paru indispensable pour donner aux actionnaires les moyens de subvenir au paiement des intérêts de leurs avances, & que si on eût rejeté cette clause, l'entreprise n'eût pu être faite qu'avec des conditions plus aggravantes.

Au reste, on en a balancé la rigueur par une autre

clause très intéressante, dont l'effet doit être constant : elle est l'objet de l'article VII de la résolution ainsi conçu.... : » Seront exempts desdits droits les défenseurs de la patrie » marchant en corps, ou voyageant avec des feuilles de » route, l'artillerie & équipage de guerre pour le compte » de la République ; les couriers du gouvernement, les » malles des postes, les couriers, piétons, agens & pré- » posés au service de la poste aux lettres, seront égale- » ment exempts, *les bestiaux* allant ou revenant du pâ- » turage, & les pâtres destinés à leur conduite. »

L'importance & la célérité du service public commandoient la première partie de l'exception, & la seconde étoit exigée par la grande faveur due à l'agriculture, & à tout ce qui en dépend.

Vous voyez donc, représentans du peuple, qu'il y a utilité & nécessité indispensable de construire le pont demandé..... Toutes les communes d'un grand nombre de cantons, tant en deçà qu'au-delà de la Saone, réclament *avec toute l'énergie du besoin*..... Les administrations de ces cantons, l'administration centrale, le ministre, l'assemblée des ponts & chaussées, & le Directoire, avouent unanimement la nécessité de l'établissement..... Les moyens d'y pourvoir ne prennent rien sur les fonds publics..... Ils sont en harmonie avec le principe consacré sur la législation des bacs, par la résolution du 16 vendémiaire an 7, qui en affecte le produit à ce qui tient au passage des fleuves & rivières..... Les moyens sont justes & proportionnés à la somme des dépenses..... *Ils n'excèdent pas la charge actuelle*; ..... ceux qui doivent la supporter la sollicitent comme un bienfait, parce qu'elle doit leur procurer des avantages actifs & passifs, soit par la plus grande prospérité de l'agriculture & du commerce, soit par la cessation d'une foule d'inconvéniens & de risques journaliers, que la trop malheureuse expérience du passé leur

314

rend plus sensibles pour l'avenir..... Enfin toutes les mesures sont combinées de manière à assurer la plus prompte exécution, & à servir à la fois l'intérêt de la localité & l'intérêt national : aussi votre commission composée de nos collègues Lacuée, Saligny & moi, vous propose, à l'unanimité, d'adopter la résolution.

A PARIS, DE L'IMPRIMERIE NATIONALE,
Brumaire an 7.